

11.

L'URBANIZZAZIONE DELLA FRANCIA TRA IL 1700 E IL 1830 di Nicolas Verdier

¹ *Encyclopédie*, définition ville, p. 277.

² N. Verdier, *Hierarchy: a short history of a word in Western thought*, in Pumain D. (a cura di), *Hierarchy in Natural and Social Sciences*, Dordrecht 2005, pp. 13-37.

³ N. Verdier, 2007, *Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux*, in «Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires», n°68, pp. 7-21.

⁴ R. (de) Hessel, *Dictionnaire universel de la France*, 1771.

⁵ B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris 1988.

⁶ Sulla *New Urban History*, J. Dupaquier, *Statistiques démographiques du Bassin parisien (1636-1720)*, Paris 1977; Id. *La population française aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1979; G. Dupeux, *Atlas historique de l'urbanisation de la France*, Paris, Presses du CNRS, 1981. R. Le Mée, *Population agglomérée, population éparse au début du XIX^e siècle*, in «Annales de démographie historique», 1971, pp. 321-391; *Les villes de France et leur population de 1806 à 1851*, in «Annales de démographie historique», 1989, pp. 321-385. Per la storia delle vie di comunicazione, G. Arbellot, *La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle*, in «Annales Économies Société Civilisation», mai-juin 1973, 28^e année, n°3, pp. 765-792; F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV^e-XVIII^e siècles)*, Paris 1979; B. Lepetit, *Chemins de terre & voies d'eau, réseaux de transport organisation de l'espace*, Éd. de l'E.H.E.S.S., Paris 1984. Per una visione generale della storiografia urbana in Francia prima di questa data: N. Verdier, *Quelques aperçus sur l'histoire des villes*, in E. Iachello (a cura di), *I saperi della città*, Palermo 2006, pp. 37-46.

⁷ F. Guérin-Pace, *Deux siècles de croissance urbaine*, Paris 1993.

L'*Encyclopédie* Diderot d'Alembert offre una definizione della città¹ che gioca su una delle sue dualità maggiori. Essa è fatta allo stesso tempo di edifici e di strade. Gli edifici, dai più monumentali ai più modesti, sono comparabili tra loro, così come le strade, da quelle più larghe a quelle più strette. L'unità dell'insieme viene, tuttavia, assicurata dalla presenza di mura. Cambiando scala, si noterà che questi due approcci, uno per il costruito l'altro per la strada, conoscono nello stesso momento un tentativo di modellizzazione. L'insieme delle città del Regno, così come l'insieme delle strade, sono sempre più spesso descritte con l'aiuto di un concetto di gerarchia che si diffonde nel XVIII secolo². È, innanzitutto, il caso della descrizione delle vie di comunicazione che propone il controllore generale delle finanze, Philibert Orry, in una «Istruzione» del 1738 che classifica le strade in categorie successive³. È, in seguito, il caso della definizione della città che offre Robert de Hessel nel suo *Dictionnaire Universel de la France* del 1771⁴, e che stratifica le agglomerazioni umane dalla città capitale fino al casale. I lavori che hanno cercato di incrociare questi due approcci in una scala d'insieme delle città di un paese sono, in fin dei conti, rari in Francia. Bernard Lepetit occupa, da questo punto di vista, un posto caratterizzante nel paesaggio storiografico urbano⁵. Egli è, dopo i lavori precursori di Braudel nella *Civilisation matérielle...*, lo storico della sintesi delle ricerche condotte da una parte dal filone francese della «New Urban History» e dall'altra parte dalle ricerche sulle vie di comunicazione avviate alla fine degli anni Sessanta in Francia⁶. Dopo di lui le ricerche sono diventate sempre più rare, attraversando la parte più vivace del versante della geografia⁷. Più recentemente, le ricerche sulla storia stradale sono diminuite e impoverite verso il versante della semplice erudizione, mentre l'analisi delle reti, da questo punto di vista, è quasi scomparso⁸. Fra gli storici Jean-Luc Pinol offre uno degli esempi di persistenza dell'approccio statistico per comprendere la città⁹. Ma, come fra i geografi, la scelta di procedere verso un affinamento delle procedure di analisi statistica riduce i progressi in proporzione al peso dell'investimento tecnico. Il rischio è, allora, di limitare la trasmissione di questi risultati a un gruppo molto ristretto di specialisti, difficoltà che già Bernard Lepetit aveva incontrato ai suoi tempi. È pertanto in questo quadro che si situa questo contributo, poiché, riprendendo i «dossiers» aperti da altri e da me stesso durante gli ultimi anni, si tratterà qui di ritornare sulle relazioni tra gerarchie urbane e reti di trasporto in Francia tra 1700 e 1840. Ma il fatto di utilizzare delle carte tematiche per questa dimostrazione permetterà di superare gli aspetti più tecnici a vantaggio di rappresentazioni spaziali che organizzino la problematica. Più precisamente si tratterà, per noi, di incrociare le gerarchie urbane (popolazione e amministrazione) in relazione alla rete di trasporto (in questo caso le strade della 'Posta a cavallo').

Per quanto riguarda le gerarchie urbane delle popolazioni, la fonte utilizzata

⁸ G. Livet, *Histoire des routes & es transports en Europe, des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003. Si veda anche D. Roche, *Humeurs vagabondes, De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris 2003. Per la cartografia stradale vd.: G. Reverdy, *Atlas historique des routes de France*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2006.

⁹ J.-L. Pinol, *Atlas historique des villes de France*, Barcelona, Centre de cultura contemporània, 1996.

è la tabella fornita in allegato nel volume su *Les villes dans la France moderne* di Lepetit. Questa si limita alle città con più di 10.000 abitanti tra 1700 e 1840¹⁰, scelta che restringe fortemente l'idea di urbanità, ma che, lo vedremo, è sufficiente per mostrare l'esistenza di tensioni tra logica degli insediamenti e logica delle circolazioni. Le informazioni amministrative sono tratte dall'«Almanach Royal» degli anni 1708, 1758, 1783 e 1833, e dall'«Almanach Impérial» del 1810¹¹. Mi sono limitato qui alle funzioni amministrative superiori scegliendo i capoluoghi di «généralités» per l'Antico regime e i capoluoghi di dipartimento per l'Impero e la Monarchia di Luglio. Si vedrà ancora come questa scelta molto restrittiva permetta di toccare i limiti delle relazioni tra città e vie di comunicazione. Quanto alle reti di trasporto, mi baserò qui su una ricerca che dirigo dal 2002 e che si dedica alla ricostruzione delle reti delle vie di comunicazione in Francia tra l'inizio del XVIII secolo e la fine del primo terzo del XIX secolo¹². Questa ricerca si è principalmente concentrata sulla 'Posta a cavallo', vale a dire sul sistema di comunicazione più rapido dell'epoca. Una base che contiene il 98% dei «relais» della 'Posta a cavallo' (luoghi dove l'istituzione assicura il cambio dei cavalli) è stata realizzata sul periodo, ossia 2.490 «relais» ripartiti sul territorio francese. Le strade alle quali corrispondono questi «relais» non ricoprono l'insieme della rete, ma sono chiaramente le migliori, qualunque sia la stagione. Questa scelta significa che è maggiore la diffusione dell'informazione rispetto agli scambi commerciali che sono qui presi in considerazione; i canali sono così lasciati da parte, malgrado l'investimento di cui sono oggetto durante il periodo – è, tuttavia, raro che una strada non costeggi i canali. Pertanto anche lì l'informazione permette di toccare i limiti della relazione tra sistema di trasporto e urbanità.

Una prima analisi della relazione tra la rete di trasporto e le città della Francia moderna risiede in una comparazione delle evoluzioni dei due sistemi (fig. 1).

La difficoltà risiede qui nella scelta degli indicatori per questi due sistemi e nella differenza delle divisioni cronologiche: per le città abbiamo delle informazioni quantitative relative al 1700, 1750, 1793, 1806, 1821 e al 1836. Si sa, da questo punto di vista, che le informazioni statistiche del 1793¹³ e del 1806¹⁴ sono poco affidabili. Nel momento in cui alcuni rappresentanti delle città considerano ancora la quantità di popolazione come uno degli elementi dell'araldica urbana¹⁵, abbastanza spesso le cifre esagerano il rango delle città. Per la rete di trasporto i tagli cronologici sono sfalsati, collocandosi nel 1708, 1733, 1758, 1783, 1810 e nel 1833. In seguito a ciò, la comparazione lascerà apparire una sincope artificiosa – per esempio nel momento della Rivoluzione – che non permette di valutare nulla. Questo mentre le inerzie dei due sistemi, così come le loro temporalità, molto probabilmente sono differenti, la qual cosa sottintende uno sfalsamento che non è più agevole da misurare. Qui (fig. 1) sono stati presi gli indicatori che sembravano variare con intensità simile (il chilometraggio accumulato dalla rete e il numero delle città con più di 10.000 abitanti), ma si sarebbe potuto ugualmente prendere il numero d'incroci e la popolazione urbana delle città con più di 10.000 abitanti, poiché la crescita molto netta dell'inizio del XIX secolo si verifica secondo modalità simili. Comunque sia, è possibile osservare due andamenti con le stesse caratteristiche: una crescita che s'intensifica lungo il XVIII

¹⁰ Questa tabella non è perfetta. È stata in parte corretta basandosi sul censimento del 1806.

¹¹ *Almanach royal exactement supputé sur le méridien de Paris : où l'on marque les éclipses, le lever & le coucher du soleil, le mouvement de la lune, les jours de foires, le journal du palais, la demeure des messagers, le départ des courriers, le tarif des monnoies, & la liste des bureaux de Messieurs des finances et leurs départements, avec ceux des Fermiers généraux, & autres particularitez [...]* Lebreton, Paris, (1708-1758, 1783). Devient ensuite l'*Almanach Impérial présenté à sa majesté l'Empereur*, Paris, Testu, 1810, poi *Almanach Royal et national*, Paris, Guyot et Scribe, 1833.

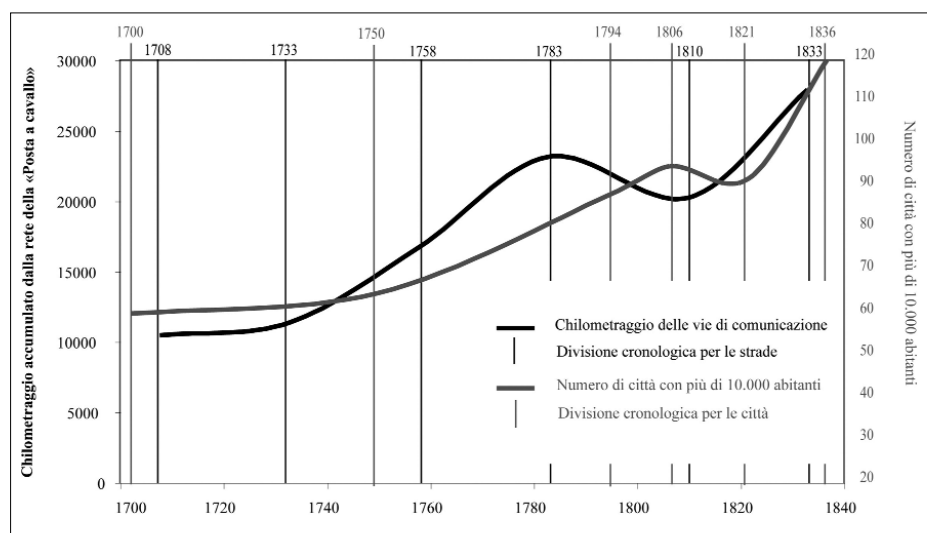
¹² N. Verdier (dir.), «Territoire et communications: Évolution des conceptions et des mesures dans les réformes du tarif postal, 1759-1848», ATIP CNRS (2002-2004).

¹³ AN F. 20-14* à 21*. Dénombrement de 1793, dit de l'an II.

¹⁴ AN F. 20-27* à 33*, Recensement général de la population, 1806

¹⁵ B. Lepetit, *L'évolution de la notion de ville d'après les tableaux et descriptions géographiques de la France (1650-1850)*, in «Urbi», II, 1979, pp. XCIX-CVII.

1. - Chilometraggio accumulato dalla rete della «posta a cavallo» e città con più di 10.000 abitanti.



secolo, seguita dallo «choc» rivoluzionario i cui effetti durevoli non sembrano riassorbirsi che alla fine degli anni Venti-Trenta dell'Ottocento. Questa morfologia comune invita a pensare a una relazione tra questi due elementi, almeno nell'uso: il sistema di trasporto collega, logicamente, i luoghi di forte concentrazione umana e se la popolazione del sistema urbano aumenta, le relazioni tra gli agglomerati umani conoscono potenzialmente una crescita.

Rimane da precisare la natura di questa relazione: procederemo per descrizioni cronologiche, prima di proporre alcuni elementi di analisi. Per quanto riguarda le relazioni tra quantità di abitanti e appartenenza alla rete di trasporto rapido, ricordiamo che queste sono considerate come evidenti dall'inizio del XVII secolo, da Monchrestien (che le giudica molto negativamente)¹⁶ e ancora, nel secondo terzo del XVIII secolo, da François Quesnay¹⁷ che desidera vederle svilupparsi¹⁸, o addirittura da Jean-Baptiste Say¹⁹ all'inizio del XIX secolo. Tutti questi non dipendono soltanto dalla teoria economica contemporanea, ma mostrano un pensiero che accompagna la nascita stessa della rete di trasporto e della sua importanza nelle mentalità.

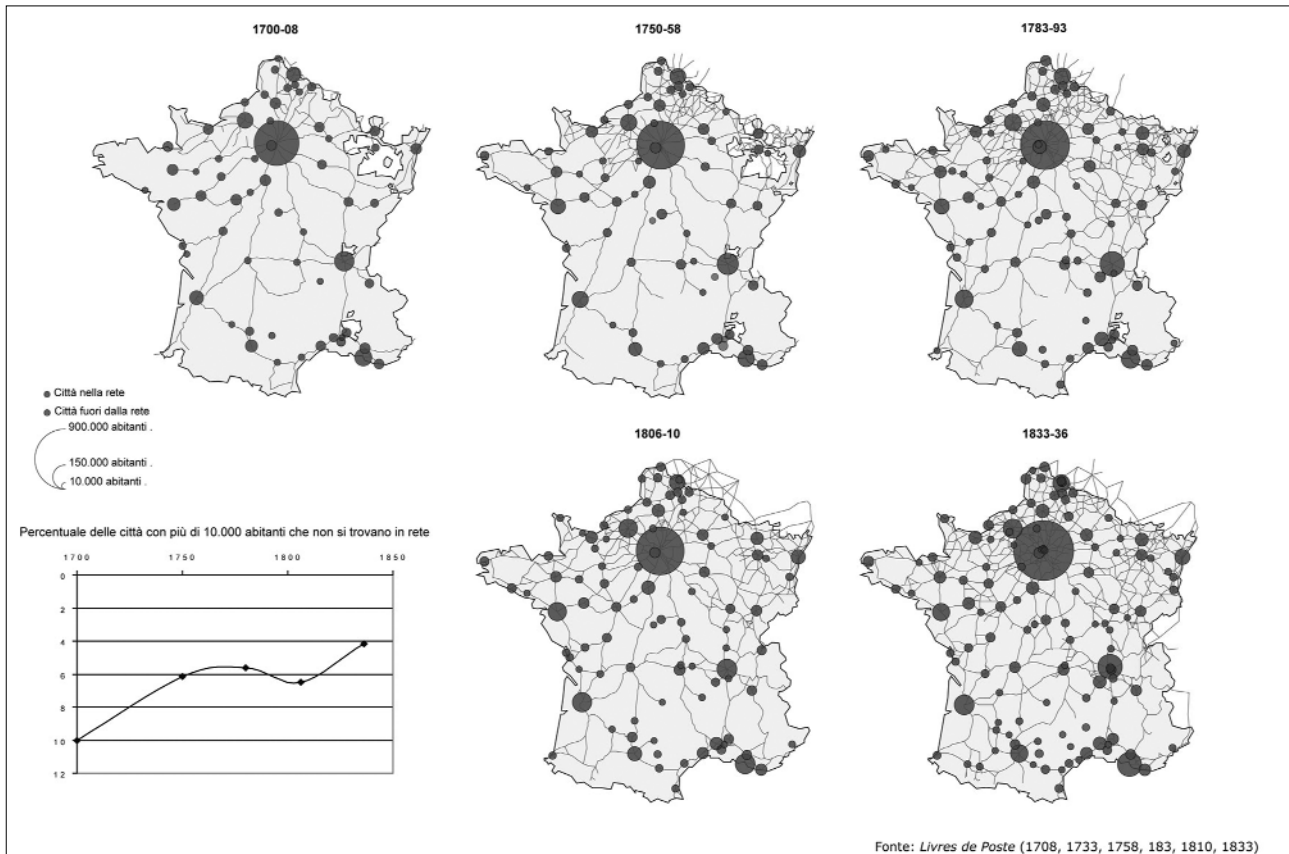
Nei fatti questa relazione sembra evidente dal 1708 (fig. 2). In effetti, sono rare le città con più di 10.000 abitanti che sono escluse dalla rete stradale. Solo due zone si distinguono, la Bretagna, non ancora collegata, e l'entroterra mediterraneo. Dalla metà del secolo, allorché l'urbanizzazione (intendendo, con questo termine, la crescita della dimensione delle città così come quella del numero delle città) appare chiaramente, una buona parte delle città non collegate nel 1708 ne è entrata a far parte. Altre città, presenti nel 1708, ma fuori dalla rete stradale, sono scomparse dalla lista delle città con più di 10.000 abitanti: è il caso di Albi (a sud) o di Rochefort (a ovest). In compenso, una città dalla crescita molto rapida, come Saint-Etienne (una manifattura d'armi) non è ancora raggiunta dalla 'Posta a cavallo', come se la reattività della rete fosse debole in rapporto a queste 'città-fungo'. Alla vigilia della Rivoluzione tutte le città con più di 10.000 abitanti del nord della Francia sono collegate. A sud riappare, come all'inizio del periodo, un entroterra mediterraneo collegato in maniera meno efficace. Nel 1810

¹⁶ A. de Monchrestien, *Traité de l'économie politique*, Rouen 1615 (Paris 1889).

¹⁷ F. Quesnay, Article "Grain", *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences arts et manufactures*.

¹⁸ Su questo aspetto si legga il classico: P. Dockès, *L'espace dans la pensée économique du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris 1969.

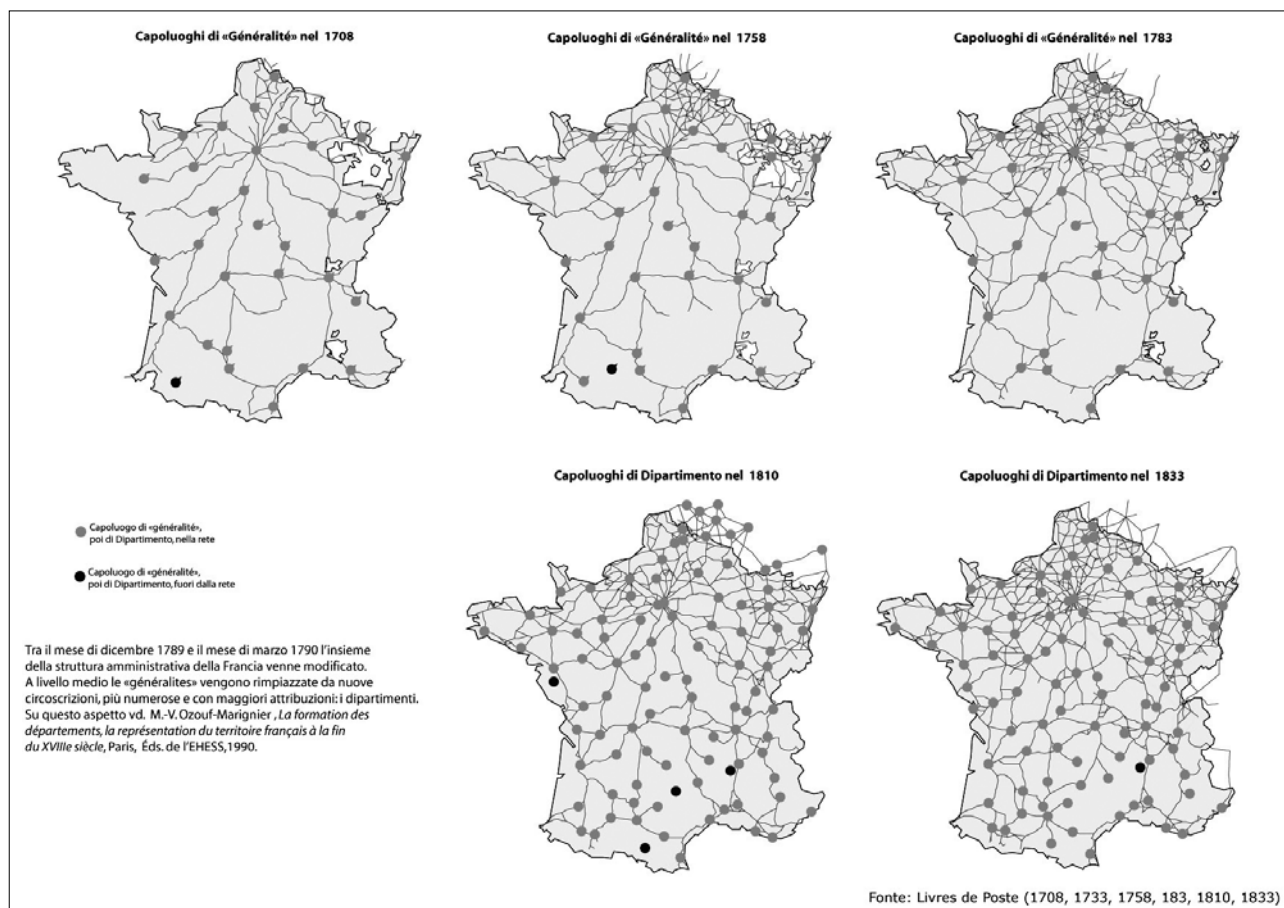
¹⁹ J.-B. Say, *Traité d'économie politique, ou simple exposition de la manière dont se forment et se distribuent les richesses*, Paris, H. Say, 1803.



2. - Città con più di 10.000 abitanti tra il 1700-1706 e il 1833-1836, e relazione con la rete della «Posta a cavallo».

lo «choc» rivoluzionario – la cui ampiezza è ancora oggi oggetto di dibattiti appassionati²⁰ – vede decrescere il numero delle città con più di 10.000 abitanti e la dimensione della rete. Le ripartizioni spaziali restano tuttavia simili. Se tutti i centri sono raggiunti, la scelta di un limite a 10.000 abitanti fa scomparire le più piccole della lista. Infine intorno al 1833-1836, allorquando l'urbanizzazione francese è forte, due fenomeni coesistono. Il primo, è la nascita delle agglomerazioni urbane, vale a dire la realizzazione di agglomerazioni costituite da più comuni contigui, che nel nostro caso superano i 10.000 abitanti: Parigi, Lione e Lille ne sono gli esempi. Tra i differenti comuni che formano un'agglomerazione, solo il 'comune centro' detiene un «relais» postale. Ci si trova qui nel quadro di una ripartizione funzionale classica, di tipo centro-periferia, nella quale il 'comune centro' detiene gli equipaggiamenti più rari e valorizzati. Il secondo fenomeno è la paradossale crescita di un entroterra mediterraneo non collegato alla rete stradale. Al di fuori dei casi di agglomerazione, queste località sono le sole a non essere integrate alla rete di trasporto rapido. Compare con la corona di città costiere perfettamente collegate, questi centri dell'interno (Alès, Millau – oggi Millau –, Lodève e Castres) appaiono molto più mal connesso. Se si tenta una rapida sintesi su un secolo e mezzo, ciò che si evidenzia è una crescita notevole del numero di città con più di 10.000 abitanti, una forte crescita della rete stradale, una lentezza, talvolta, nell'integrazione di nuove città, come nel caso di

²⁰ B. Lepetit, M. Sinarellis, A. Laclau et A. Varet-Vitu, *Atlas de la Révolution Française*, T. 8, *Population*, Paris, éds. de l'EHESS, 1995 (cap. 5).



3. - Capoluoghi amministrativi dal 1708 al 1833 e relazioni con la rete stradale della Posta a cavallo.

²¹ V. Sottocasa, *Mémoires af-frontées, Protestants et catho-liqués face à la Révolution dans les montagnes du Languedoc*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004.

²² A titolo di esempio: A. de Hessel, *Dictionnaire universel de la France, contenant la description géographique & historique des Provinces, villes, bourgs & lieux remarquables du Royaume* [...], Paris, Desaint, 1771.

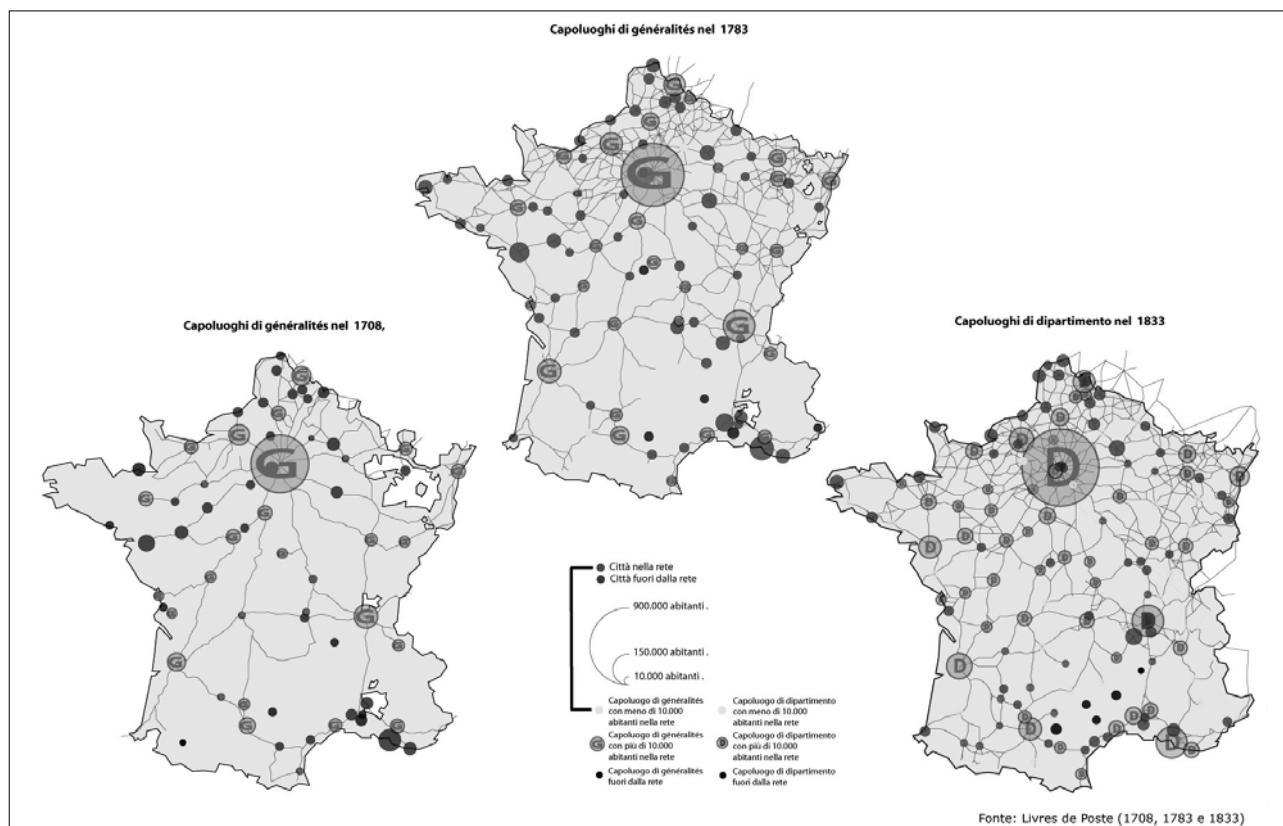
Saint-Etienne. E, per finire, il persistere, sul lungo periodo, di una zona mal collegata al resto del territorio, una sorta d'*enclave* territoriale: la 'montagna del sud della Linguadoca' (che fu d'altra parte perfettamente riconosciuto dai protestanti che vi si rifugiarono dopo la revoca dell'editto di Nantes del 1685²¹), vero e proprio ostacolo per gli spostamenti.

Un ulteriore elemento, che è possibile incrociare con la quantità di popolazione e che nei fatti corrisponde meglio alle concezioni dell'epoca, è la relazione tra urbanità e funzione amministrativa. Nella maggior parte dei casi, nei dizionari di geografia della Francia, le definizioni delle città, per tutto il periodo, valorizzano, accanto ad altri elementi, il possesso di istituzioni di questo tipo²².

Osservando le carte tematiche (fig. 3), la relazione tra capoluoghi amministrativi e rete di trasporto rapido è evidente. Sono rare le città che si trovano escluse. La logica della 'Posta a cavallo', istituzione di Stato che permette il trasporto di corrieri del potere centrale in tutti i luoghi del potere locale, mostra qui la sua efficacia primaria. Quanto ai limiti, essi mostrano, al di là di certe lentezze d'adattamento all'inizio del periodo – già notate per le 'città-fungo' – che, in generale, i capoluoghi sono serviti. Il caso della città di Pau, all'inizio la sola esclusa dal sistema (1708), poi di quella d'Auch («généralités» creata nel 1716), che non è ancora collegata nel 1758, mostra bene le difficoltà. Ciò non impedi-

sce, all'inizio degli anni Ottanta del Settecento, dopo che Pau ha perduto il suo seggio di «*généralités*» a vantaggio d'Auch, che quest'ultima città, alla vigilia della Rivoluzione, si trovi in posizione di crocevia, con quattro vie che sfociano in essa. In quel momento tutti i capoluoghi di «*généralités*» sono collegati alla rete della 'Posta a cavallo'. Dopo alla Rivoluzione francese una parte del lavoro di collegamento dei capoluoghi e della rete stradale è da riprendere. Così nel 1810 quattro capoluoghi di dipartimento sono al di fuori della rete: Napoléon-ville, vale a dire la città di Roche sur Yon, che è stata in parte rasa al suolo durante le campagne contro la «*chouannerie*», non è ancora collegata. Nei fatti questo capoluogo è recente, poiché è stato ricostruito nel 1804 da Napoleone, anche se i lavori di costruzione di questa città nuova non si completeranno che nel 1811. Rimangono fuori anche i tre capoluoghi di Foix, Rodez e Privas, e ciò nel momento in cui alcune strade sono state costruite per collegare i capoluoghi di dipartimento. È il caso della strada da Clermont-Ferrand a Nîmes, che passa per il nuovo capoluogo, che è Mende, o addirittura il caso della strada da Toulouse a Albi, anch'essa elevata al rango di capoluogo di dipartimento. Infine, nel 1833, solo la prefettura di Privas resta all'esterno della rete. Per il resto, la città di Mende è adesso un vicolo cieco, poiché il collegamento Mende-Nîmes viene abbandonato. Nello spazio di trent'anni la rete si è dunque perfettamente adattata al nuovo sistema amministrativo francese. Si ritrova, tuttavia, una zona di relativa fragilità, nel sud della Francia, più precisamente nell'entroterra mediterraneo.

Se si tenta una sintesi di questi risultati, riprendendo queste due parametri di urbanità (la quantità di popolazione e l'esistenza di un capoluogo amministrativo importante), è possibile costruire una nuova serie di carte (fig. 4) che raggruppano le due descrizioni. Così, nel 1708, si nota che il solo capoluogo di «*généralité*» a non essere integrato alla rete è, allo stesso tempo, il solo la cui popolazione è inferiore ai 10.000 abitanti. Se si aggiungono a questa località quelle che, superando i 10.000 abitanti, si trovano all'esterno della rete, si ottiene una vasta zona periferica, di minore connessione, che va da est a sud passando per sud-est. Nel 1783, l'abbiamo visto, tutti i capoluoghi di «*généralités*» sono collegati. Tuttavia, le cose si complicano poiché due capoluoghi di «*généralités*» hanno meno di 10.000 abitanti, uno vicino a Parigi, a nord-est, l'altro a sud-ovest, vicino a Toulouse. Siamo ai limiti della categoria delle città che cumulano popolazione e istituzione. Per il resto, a eccezione di Issoudun, al centro della Francia, che sul lungo periodo viene danneggiato per la sua vicinanza a Bourges, la sola regione ad avere città che non fanno parte della rete di trasporto rapido, è il sud-est francese, sia vicino al mare, come nel caso di Grasse e Arles, sia nella montagna della Linguadoca, nell'entroterra mediterraneo. Nel 1833, vale a dire cinquant'anni e una rivoluzione dopo, gli elementi che si vengono a delineare sono rafforzati principalmente con l'accelerazione dell'urbanizzazione e la costituzione della nuova trama amministrativa. Numerosi capoluoghi di dipartimento, talvolta vicini a città con più di 10.000 abitanti, non giungono a conquistare questa dimensione. L'aumento del numero dei capoluoghi mostra sia una ridefinizione di ciò che è la grande città che cumula diversi vantaggi – il dibattito sulla definizione del comune urbano, che dura dal 1810 al 1836, ne sarebbe un indice – sia la suddivisione di due criteri di definizione (popolazione e



4. - Città con più di 10.000 abitanti e capoluoghi di amministrazione (généralités, poi dipartimenti) nel 1708, 1783 e 1833 e relazione con la rete di «Posta a cavallo».

istituzione) – il processo di urbanizzazione in corso permetterebbe probabilmente di spiegarlo in parte. Comunque sia, quello che appare ancora una volta è l'esistenza di una vasta zona non collegata, costituita tanto da città con più di 10.000 abitanti che da capoluoghi di dipartimento con meno di 10.000 abitanti. Ciò mentre a sud, vicino al litorale, esiste una corona di città importanti, e mentre a nord sono vicini dei capoluoghi di dipartimento con meno di 10.000 abitanti.

È su questa zona della montagna della Linguadoca, nell'entroterra mediterraneo, che si concentrano le domande. Si tratta di una zona specifica dello spazio francese del XVIII-XIX secolo? In parte è evidente che la zona è, senza dubbio, la meno equipaggiata di strade durante tutto il periodo. Osservando l'insieme delle carte della rete stradale della 'Posta a cavallo' a partire dal 1708, vediamo che si tratta di una zona che, partendo da un livello di equipaggiamento molto carente, non conosce nessuno sviluppo durante tutto il periodo²³. Già nel 1963 Raymond Dugrand, nella sua tesi, aveva descritto perfettamente questa difficoltà²⁴. La zona di Cévennes, a sud del Massiccio Centrale, è descritta come un muro che porta, ancora nel XIX secolo e all'inizio del XX secolo, a sviluppi urbani locali piuttosto che regionali o, ancor più, nazionali. Nel 1984, Bernard Lepetit preciserà meglio la questione descrivendo una rete stradale particolarmente povera e in cattivo stato²⁵. Ma al di là della constatazione della mediocrità delle reti stradali, ciò che qui s'impone è la visione di un tipo di crescita urbana senza relazione con la crescita urbana nazionale. Si può andare anche più lontano ana-

²³ A. Bretagnolle et N. Verdier, *Images d'un réseau en évolution: les routes de poste dans la France pré-industrielle (XVII^{ème}-XIX^{ème} siècles)* in «Mappemonde», 79, 2005, <http://mappemonde.mgm.fr/num7/articles/art05301.html>.

²⁴ R. Dugrand, *Villes et campagnes en Bas-Languedoc*, Presses Universitaires de France, P.U.F., Paris 1963.

²⁵ Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau*, cit.

lizzando il futuro di questa zona; l'immigrazione del XIX secolo sarà, infatti, diretta verso le grandi città del territorio nazionale e non verso le città di questa regione che non trarrà giovamento da questi apporti e non parteciperà, quindi, dello sviluppo generale.

Queste città sembrano essersi costituite secondo un modello differente dalle altre città francesi più legate alla rete. Esse sono, durante il primo terzo del XIX secolo, l'indice di un'altra modalità di sviluppo possibile che alla fine non ha buon esito. Un'altra modalità di sviluppo e, forse, allo stesso tempo un'altra modalità di urbanità. Rileggendo oggi i lavori di Maurice Aghulon su Var²⁶, poco più a est, si trovano in questa zona piccole città di circa 1.000 abitanti, mentre la Statistica della Francia fissa, nella stessa epoca, il limite dell'urbano a 2.000 abitanti agglomerati.

Conclusioni

Tentiamo, per finire, di ritornare sull'oggetto della dimostrazione, che era di precisare la forza della relazione tra due strutture, o meglio, tra due strutturazioni del territorio: la città e l'urbanizzazione da un lato, la rete e la sua articolazione dall'altro. Così facendo, evocheremo le domande del sistema urbano e della gerarchia urbana. L'abbiamo visto, il sistema postale è eminentemente reattivo. Nella maggior parte dei casi, dal momento in cui una località si distingue sufficientemente, essa viene collegata alla rete. Il tempo di reazione dipende evidentemente dai mezzi dell'epoca e dalla vicinanza a delle vie già esistenti. Tuttavia, ogni anno dei «relais» scompaiono e ogni anno, malgrado la lentezza delle procedure, vengono rimpiazzati da altri «relais», liberi di far slittare gli itinerari. Che ne è, allora, della città e dell'urbanizzazione? Il metodo 'rango-dimensione', spesso utilizzato per descrivere le città di un paese, nasconde in realtà il presupposto dell'esistenza della rete di città studiata (fig. 5).

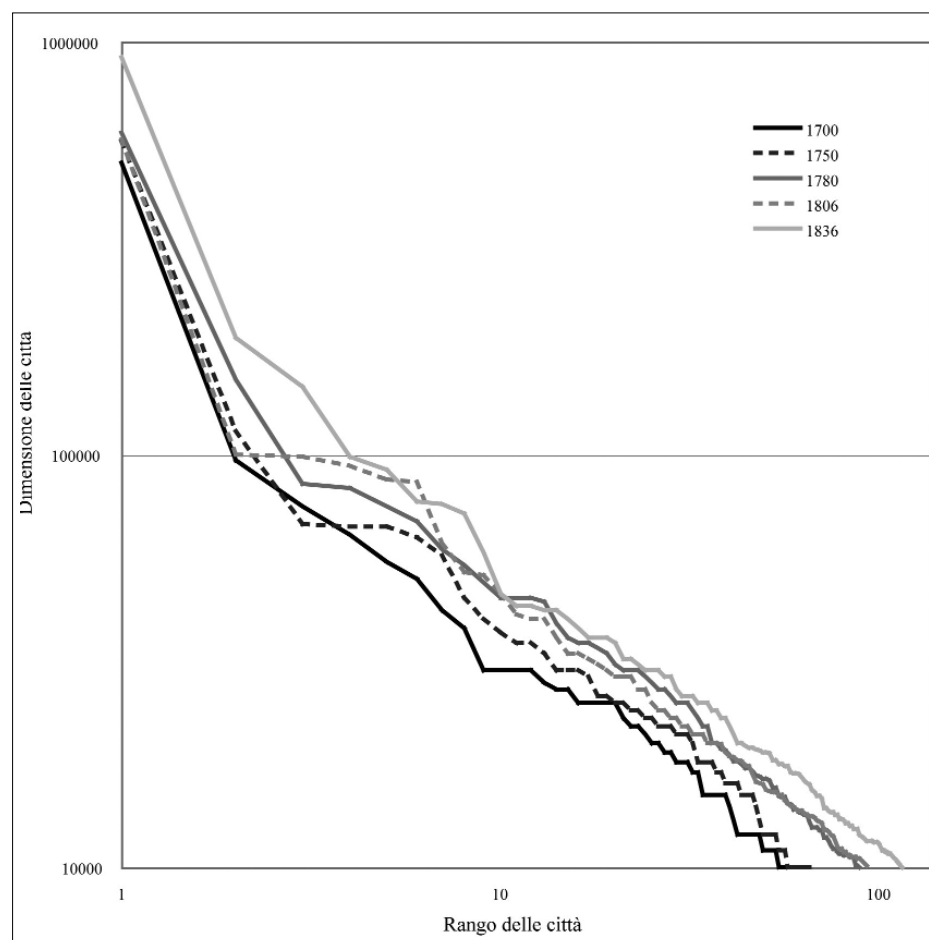
In altre parole, essa postula dei legami tra questi punti di un territorio unico, ammettendo il principio che poiché il risultato dell'analisi fornisce una curva accettabile, la quantità della popolazione delle città è un buon indicatore della relazione tra questi centri. Si noterà, evidentemente, la tautologia del ragionamento. Poniamo, ed è un'ipotesi che mi sembra meno inaccettabile della prima, che la relazione tra le città deriva da una rete di trasporto e d'informazione come quella della 'Posta a cavallo'. Se si osserva la relazione quantitativa tra la rete postale e il gruppo delle città, si nota che si passa dal 90% di sovrapposizione nel 1708 al 96% nel 1833 (fig. 2). Le città non collegate passano dunque dal 10% al 4%. Quindi sembra possibile parlare di un sistema incompleto che si appoggia su una rete per tentare di collegare le città fra loro.

Ora, questo sistema ha una triplice gerarchia. La prima, resa evidente dalle differenze di dimensione demografica, permette di classificare le città del sistema. La seconda, in parte correlata, poiché nessuna città con più di 20.000 abitanti è mai esclusa dalla rete postale, è una gerarchia di relazioni con la rete, ancora chiamata 'gerarchia delle nodalità'²⁷. Così, e a titolo di esempio, se si osserva il numero di strade che passano attraverso le città capoluogo di «généralités» nel 1708, Parigi ha 11 collegamenti, Lione e Strasburgo 5, Bordeaux, Rouen, Caen, Lille,

²⁶ M. Aghulon, *La république au village, les populations du Var de la Révolution à la IIe République*, Paris 0000.

²⁷ H. J. Mackinder, *Britain and British isles*, London 1902.

5. - Rango-dimensione del sistema urbano francese (1700-1836).



Châlons-sur-Marne, Dijon, e Aix 4. Si potrebbero qui incrociare questi elementi con i precedenti per affinare le descrizioni. Quanto alla terza gerarchia, essa è forse la più interessante nel nostro caso. Essa corrisponde a determinati usi del concetto di gerarchia utilizzati in quest'epoca. Come è risaputo, la gerarchia è in origine un concetto della teologia²⁸. Essa permette di classificare gli angeli, ma anche tutti gli elementi della creazione. Ora, alla fine del XVIII secolo si ha il momento della diffusione di questo concetto al di là della sola teologia. L'interesse del concetto, qui, è che esso funziona per esclusione, rifiutando l'idea della progressione tra due stati: quando si è un uomo, non si può essere un angelo. La rilettura della feudalità attraverso questo prisma partecipa di ciò che si è definito 'reazione feudale', la quale avrebbe desiderato impedire il passaggio tra Terzo Stato e nobiltà. Nel nostro caso, un po' alla maniera di Cantillon²⁹, che separa villaggi, borghi e città, opererei la distinzione tra città del sistema di città e città al di fuori del sistema. Finché le città non sono collegate da una rete tecnica, esse non sono che città locali, e non pesano sul sistema. Il 'sapone del villano' del sistema urbano, che permette a un borghese di vedersi nobilitato, è la rete. Senza di esso, non vi è legge 'rango-dimensione' ma, soprattutto, non vi sono città così come le conosciamo.

²⁸ N. Verdier, *Hierarchy: a short history of a word in Western thought* in P. Main D (ed), *Hierarchy in Natural and Social Sciences*, Dordrecht, 2005, pp. 13-37.

²⁹ R. Cantillon, *Essai sur la nature du commerce en général*, Paris, s.d., (1750) réédition INED, 1952.

